

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 81/82 (1923)  
**Heft:** 8

## Sonstiges

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 20.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

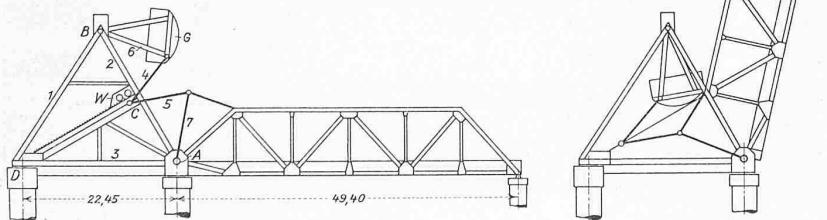
nungen sprechen eindringlich zu Gunsten des Griffinrades. Die vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Jahr 1904 verfügte Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit für Wagen mit solchen Rädern von 45 auf 50 km/h hat den damaligen Antragstellern (den k. k. Österreichischen Staatsbahnen) noch nicht den gewünschten Erfolg auf 60 km/h und die Freizügigkeit für die Verwendung solcher Art von Wagen gebracht, woran jedoch voraussichtlich in kurzer Zeit, sowie bei verschiedenen Neuerungen und der Nutzbarmachung der Kriegserfahrungen nicht gezwifelt werden darf. Auf den interessanten Zusammenhang zwischen dem Gegenstand und der Anwendung einer allerdings vollkommen und tatsächlich selbsttätig wirkenden durchgehenden Güterzugbremse und auf die aus Praxis (Eisenbahnbetrieb) und Werkstatt geschöpften Erfahrungen sei besonders aufmerksam gemacht.

-r.

### Miscellanea.

**Sitter-Stausee an der Lank.** Hierüber ist der „Zürcher Post“ vom 17. ds. M. folgendes mitgeteilt worden: „Der Bundesrat hat bezüglich der Konzessionierung eines Wasserwerkes am Lanksee im Kanton Appenzell I.-Rh. Beschluss gefasst. Um diese Konzession bewarben sich die St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke zwecks Ausnützung des Wassers der Sitter durch Aufstauung des Lanksees. Da dadurch kulturfähiger Boden vernichtet wird, verweigerte die Appenzeller Landsgemeinde zweimal ihre Zustimmung. Infolgedessen stand, weil sich die Kantone St. Gallen und Appenzell nicht einigen konnten, laut Art. 6 des eidgenössischen Wasserrechtsgesetzes dem Bundesrat die Entscheidung zu. Das Projekt wurde s. Z. einer Expertenkommission, bestehend aus den Herren Bundesrichter Müri, Nationalrat Caflisch und Ingenieur Rothpletz, zur Prüfung unterbreitet. Außerdem wurde noch ein Gutachten von Nationalrat Zschokke eingeholt. Der Bundesrat hat nun mehrheitlich beschlossen, es sei grundsätzlich die Konzession zu erteilen. Das Departement des Innern wurde sodann beauftragt, dem Bundesrat den Entwurf einer Konzession zu unterbreiten, zuvor aber nochmals mit den Kantonen St. Gallen und Appenzell I.-Rh. hinsichtlich einer Verständigung zu unterhandeln.“ —

Es ist dies *das erste Mal* seit das W. R. G. in Kraft ist (1. Januar 1918), dass der Bundesrat von dem ihm nach Art. 6 zustehenden Rechte als oberste Verleihungsbehörde Gebrauch macht. Wenn auch der Antrag dazu nicht von der hierfür in erster Linie zuständigen Amtstelle erfolgt ist<sup>1)</sup>, so ist es umso erfreulicher, dass die Mehrheit des Bundesrates den nötigen Mut aufgebracht hat zu einem in jeder Hinsicht wohlgegründeten Entscheid, der den St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerken den Weg zu einer wesentlichen Verbesserung in der Energieversorgung der Ostschweiz öffnet. Näheres über das Lankwerk der S. A. K. siehe „S. B. Z.“, Band 73, Seite 150 (vom 29. März 1919).



Eisenbahn-Klapprücke neuer Bauart über den River Rouge in Detroit. — Masstab 1:1000.

**Vermehrung des Umformer-Lokomotiv-Parks des „Norfolk & Western Railway“.** Auf Seite 276 von Bd. 57 dieser Zeitschrift (am 15. November 1913) wurde die umfangreiche Bestellung von Umformer-Lokomotiven mit Einphasen-Drehstrom-„Phasenteilern“, die der Westinghouse-Gesellschaft seitens des „Norfolk & Western Railway“ übertragen, mitgeteilt. Das Prinzip dieser „Phasenteiler“ ist alsdann auf Seite 141 von Bd. 71 (am 23. März 1918) bei Anlass der Beschreibung der grossen Einphasen-Güterzuglokomotive der Pennsylvania-Bahn, die in entsprechender Weise ausgerüstet ist, beschrieben. Zufolge der Bestellung von 1913 umfasste des Umformer-Lokomotivpark des „Norfolk & Western

<sup>1)</sup> Vgl. unsere Ausführungen über das Versagen des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft in Erfüllung seiner Hauptaufgabe, der Förderung rationeller Wasserkraftnutzung insbesondere bei interkantonalen Differenzen, auf Seite 29 dieses Bandes (vom 20. Januar ds. J.).

Railway“ bisher 12 Doppel-Lokomotiven in 1 B - B1 + 1 B - B1 - Anordnung von je 245 t Totalgewicht und 3300 PS Stundenleistung, wobei jede Lokomotivhälfte, als individuell brauchbare Einheit, mit dem „Phasenteiler“ ausgerüstet ist. Wie die Zeitschrift „Electric Railway Journal“ vom 30. Dezember 1922 meldet, sind nun kürzlich seitens der Bahn-Verwaltung der Westinghouse-Gesellschaft vier weitere gleichartige Umformer-Lokomotiven in 1 B - B1 + 1 B - B1 - Anordnung bestellt worden, wobei jedoch das Gesamtgewicht auf rund 360 t und die Stundenleistung auf 4000 PS erhöht werden. Bei Beibehaltung des Antriebs der Triebachsen mittels Zahnradern und wagrechten Kuppelstangen ist doch eine Abänderung des Antriebschemas der neuen Lokomotiven gegenüber den vor zehn Jahren bestellten zu beachten. Während nämlich bei den 12 früheren Lokomotiven die zwischen den Triebachsen angeordneten grossen Zahnräder durch Zwillingsmotoren von je  $2 \times 413$  PS angetrieben wurden, befinden sich bei den vier neuen Lokomotiven die grossen Zahnräder je zwischen der Laufachse und der zunächst liegenden Triebachse, und werden sie nicht mehr durch Zwillings-Drehstrommotoren, sondern durch senkrecht über der Zahnradwelle angeordnete Normal-Drehstrommotoren von je 1000 PS Leistung angetrieben. Die zwei Fahrgeschwindigkeiten der Drehstrommotoren sind bei den neuen wie bei den früheren Lokomotiven auf 22,5 und auf 45 km/h festgesetzt. Während weiter bei den früheren Maschinen die in Scott'scher Schaltung arbeitenden statischen Transformatoren als Trockentransformatoren für Gebläse-Kühlung eingerichtet waren, sind sie bei den neuen Lokomotiven als künstlich gekühlte Öltransformatoren vorgesehen. Der Phasenteiler der neuen Lokomotiven soll mit Rücksicht auf den Leistungsfaktor als Synchron-Maschine arbeiten, während er auf den früheren Lokomotiven zunächst als Asynchronmaschine betrieben wurde. W. K.

**Klapprücke über den River Rouge in Detroit.** Anfang letzten Jahres ist in Detroit für die Überquerung des River Rouge durch die Wabash-Railroad, als Ersatz für die bisherige Schwingbrücke, eine Klapprücke in Betrieb genommen worden, die durch ihren eigenartigen Antrieb bemerkenswert ist. Die Anordnung der Brücke ist aus den beigegebenen Abbildungen ersichtlich. Die Stäbe 1, 2 und 3 bilden das feste Gerüst mit den Drehpunkten A der Brücke und B des Gegengewichts G. Der Antrieb erfolgt vom Punkte C aus, der sich mit dem Antriebswagen W längs der zu den Punkten A und B symmetrisch liegenden Zahnstange, gegen den Eckpunkt D zu bewegt. Die Stäbe 4 und 5 sind gleichlang, ebenso die Abstände 6 und 7 ihrer Angriffspunkte von den betreffenden Drehpunkten; die Drehung des Gegengewichts ist somit immer gleich derjenigen der Brücke, wodurch Gleichgewichtszustand in jeder Lage der Brücke erreicht wird. Zum Antrieb dienen zwei 100 PS Wechselstrommotoren, denen als Reserve ein Gasolin-Motor beigegeben ist.

**Das lautsprechende Telefon im Stadtbahnbetrieb.** Seit einiger Zeit ist auf einigen amerikanischen Untergrundbahnen das lautsprechende Telefon zum Ankündigen der Halte- und Umsteigestellen eingeführt worden. Nun werden auch seit kurzem, wie wir den „V. D. I.-Nachrichten“ entnehmen, bezügliche Versuche auf der Hamburger Hoch- und Untergrundbahn angestellt. Die Einrichtung, die besonders vorteilhaft ist bei Dunkelheit und ungünstigem Wetter, kann auch dazu benutzt werden, um bei ausserordentlichen Vorfällen besondere Massnahmen den Reisenden rasch bekannt zu geben.

**Schweizerischer Chemiker-Verband.** Am 4. Februar fand in Bern die diesjährige Generalversammlung des Schweizerischen Chemiker-Verbandes statt. Nach der Erstattung des Jahresberichtes durch den Präsidenten Dr. Müller in Bern referierte der Rechnungsführer über den Stand der Kasse. Da diese ein beträchtliches Aktivsaldo aufwies, wurde eine Einlage in den Hilfskassafonds beschlossen. Als offizielles Verbandsorgan wurde einstimmig die Monatschrift „Der Geistesarbeiter“ erklärt. Von einer Statuten-Revision wurde Umgang genommen; die Kategorie „Studierende Mitglieder“ wird abgeschafft; in Zukunft haben die Studenten die gleichen Rechten und Pflichten wie die übrigen Mitglieder. Um die Stellenlosenfürsorge erfolgreicher zu gestalten, wurde die Mitwir-

kung an der neugegründeten „Schweiz. Technischen Stellenvermittlung“ beschlossen. Das ständige Generalsekretariat wurde auf Antrag des Vorstandes aufgehoben. Als Präsident des Verbandes wurde Dr. Müller (Bern) bestätigt. Neu in den Vorstand aufgenommen wurden Dr. Garnier (Bern) und Dr. Schneider (Belp).

**Schweizerische Ausstellungskommission.** Als Delegierte in der schweizerischen Ausstellungskommission bestätigte der Bundesrat die bisherigen, die Herren A. Junod, Direktor der schweizerischen Verkehrszentrale in Zürich, und Dr. Rud. Miescher, Nationalrat in Basel, auf eine neue Amtsdauer; ferner wählte er an Stelle des zurückgetretenen alt Nationalrats Wild in St. Gallen Herrn E. A. Steiger-Züst, Präsident des Industrievereins, in St. Gallen.

Prof. Dr. C. F. Geiser vollendet am nächsten Montag, den 26. ds. M. sein 80. Lebensjahr in voller geistiger Frische. Wir wünschen diesem Senior der G. E. P., der bis zu seinem Rücktritt (1913) volle 50 Jahre als Lehrer der höhern Mathematik an der E. T. H. gewirkt hat, auch weiterhin alles Gute, insbesondere dass die gegenwärtige Behandlung seines Augenleidens einen günstigen Verlauf nehmen möge.

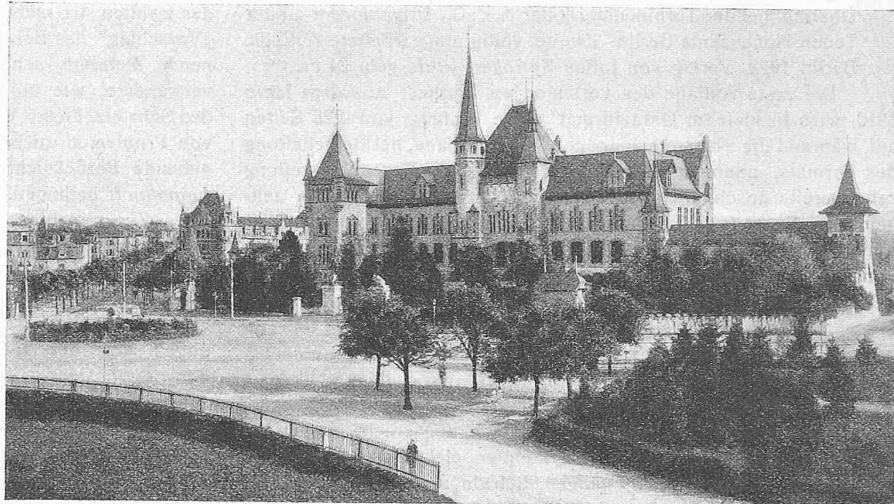
**Schweizer Mustermesse.** Die Filmvorführungen sollen dieses Jahr an der Schweizer Mustermesse einen weitern Ausbau erfahren. Die Messeleitung bittet um Bekanntgabe, dass die Zeit noch ausreicht, um Messe-Spezial-Films, die später auch für andere Propagandazwecke benutzt werden können, herstellen zu lassen. Sie hat eine besondere Kommission gebildet, die sich Interessenten gerne zur Verfügung stellt.

## Konkurrenzen.

**Gebäude für das Internationale Arbeitsamt in Genf.** Das Programm für den in letzter Nr. vorläufig angekündigten Wettbewerb ist uns am 21. ds. M. zugekommen und wir beeilen uns das Wichtigste daraus zur Orientierung mitzuteilen. Gegenstand ist das im Titel genannte Verwaltungsgebäude, teilnahmeberechtigt sind alle in der Schweiz niedergelassenen schweizerischen Architekten und die seit wenigstens 10 Jahren in der Schweiz niedergelassenen Ausländer. Das Preisgericht setzt sich wie folgt zusammen: A. Fontaine (Präsident des V. R. des I. A.); alt Ständerat Dr. jur. P. Usteri (Vertreter des Bundesrates); H. B. Butler (Dir.-Adj. des I. A.); Maurice Brincourt (Soc. Centrale des Architectes, Paris); Arch. Ad. Guyonnet (S. I. A., Genf); P. Piacentini (Assoc. Nazionale degli Ing. ed Arch. Italiani); E. P. Warren (Royal Institute of British Architects). Als Suppleant ist bestimmt Arch. Maurice Turrettini (S. I. A., Genf). Einlieferungs-Termin ist der 19. Mai 1923, abends 18 h (bezw. entsprechender schweiz. Aufgabe-Poststempel). Preissumme 20000 Fr., zu freier Verfügung der Jury, immerhin für nicht mehr als fünf Preise. Das Internationale

Arbeitsamt wahrt sich volle Freiheit bez. der Auftragerteilung; sollte diese nicht dem Verfasser des in I. Rang gestellten und von der Jury zur Ausführung empfohlenen Entwurfs fallen, so erhält dieser einen Zusatzpreis von 2000 Fr. Dem Wettbewerb liegen die Grundsätze des S. I. A. vom 1. November 1908 zu Grunde.

## Zum Wettbewerb für ein städtisches Gymnasium in Bern.



Historisches Museum am Helvetiaplatz in Bern (von N-W; Text siehe Seite 93).

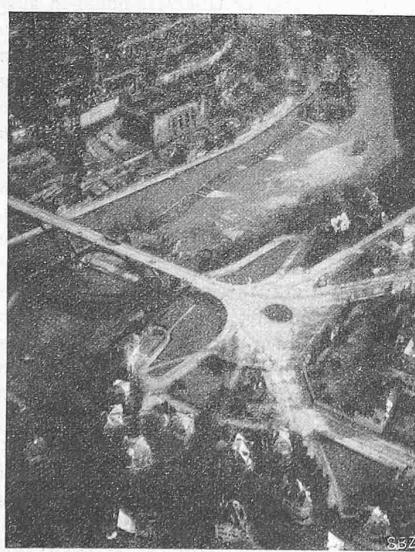
Als Unterlagen werden gegen ein Depositum von 20 Fr. geliefert: das Programm, ein Lageplan 1:200 mit Höhenkurven und sechs Photographien des ebenen, am See liegenden und mit prachtvollen Bäumen bestandenen Bauplatzes. Verlangt werden: Lageplan, sämtliche Grundrisse, die nötigen Schnitte und drei Fassaden, alles 1:200; ein Grundriss des Hauptgeschosses der Bibliothek 1:100; ein geometr. Detail 1:50; Einzeichnung des Gebäudes in einer der Photographien und eine kubische Kostenberechnung. „Les plans seront pochés en noir et les façades dessinées au trait ou traitées très sobrement au lavis.“ Fragen sind schriftlich bis zum 3. März einzusenden; sie werden an alle Programm-Bezüger gemeinsam beantwortet.

Sehr begrüßt würde es seitens der Bewerber — und es läge dies hauptsächlich im Interesse des gründlichen Projektstudiums — wenn der für schweizerische Begriffe aussergewöhnlich knappe Termin von effektiv nicht einmal drei Monaten angemessen verlängert würde. Sodann fällt die schwache Vertretung der schweizerischen Architektenchaft im Preisgericht auf; auch hierin wäre es gerechtfertigt, noch wenigstens einen schweizerischen Architekten, womöglich aus der Zentral- oder Ostschweiz, zuzuziehen.

## Literatur.

**Das Werk.** Schweizerische Monatschrift für bildende und angewandte Kunst, offizielles Organ des B. S. A. und des S. W. B. Redaktion Dr. phil. J. Gantner. Druck und Verlag Gebr. Fretz A.-G., Zürich. Erscheint am 15. jeden Monats. Abonnementspreis jährlich 24 Fr., Ausland 30 Fr.; Einzelhefte Fr. 2.40.

Mit dem Eintritt in den 10. Jahrgang ist „Das Werk“ vom bisherigen Verlag A. Benteli in Bern übergegangen auf Gebr. Fretz A.-G. in Zürich; der Wechsel kommt auch im äussern Gewande der Zeitschrift zum Ausdruck, im Innern in der Anwendung von Tiefdruck auf mattsatiniertem Papier, wodurch namentlich Werke der Graphik und Malerei, aber auch Architekturen zu wirkungsvollem Ausdruck gebracht werden können. Inhaltlich will die Zeitschrift noch „mehr als bisher in die näheren und fernern Gebiete der bildenden und angewandten Kunst vordringen“, denen sie sich von jeher, anfänglich neben andern Unternehmungen, gewidmet hat. „Seither, heisst es in der Einführung, wurde es langsam still im Lande. Blätter von Rang wie das „Schweizerland“ und „Die Schweiz“ erloschen, und so darf „Das Werk“ nun mit umso grösserem Rechte den Versuch wagen, die einst zersplitterten Kräfte unter einer Fahne zu sammeln und das zu werden, was unserm Lande not tut: „Die



Kirchenfeldbrücke, Helvetiaplatz und Histor. Museum (am Bildrand rechts) in Bern.

(Royal Institute of British Architects). Als Suppleant ist bestimmt Arch. Maurice Turrettini (S. I. A., Genf). Einlieferungs-Termin ist der 19. Mai 1923, abends 18 h (bezw. entsprechender schweiz. Aufgabe-Poststempel). Preissumme 20000 Fr., zu freier Verfügung der Jury, immerhin für nicht mehr als fünf Preise. Das Internationale